

*Palavecino, Valeria*

## **Surgimiento de poblados al sur de la provincia de Buenos Aires. El ferrocarril y las poblaciones rurales en el partido de Tandil (1880-1955)**

---

**Segundas Jornadas Nacionales de Historia Social**

*13, 14 y 15 de mayo de 2009*

*Palavecino, V. (2009). Surgimiento de poblados al sur de la provincia de Buenos Aires. El ferrocarril y las poblaciones rurales en el partido de Tandil (1880-1955). Segundas Jornadas Nacionales de Historia Social, 13, 14 y 15 de mayo de 2009, La Falda, Córdoba. En Memoria Académica. Disponible en: [http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab\\_eventos/ev.9749/ev.9749.pdf](http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.9749/ev.9749.pdf)*

Información adicional en [www.memoria.fahce.unlp.edu.ar](http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar)



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons  
Atribución-NoComercial-SinDerivadas  
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

**SEGUNDAS JORNADAS NACIONALES DE HISTORIA SOCIAL**  
**13, 14 y 15 de mayo de 2009**  
**La Falda, Córdoba - Argentina**

**Mesa 12: Sociedades rurales: siglos XIX y XX**

**Autor:** Valeria Palavecino

**Inserción institucional:** Universidad Nacional del Centro de la Prov. de Buenos Aires/CESAL/ Facultad de Ciencias Humanas y ISHIR-CONICET

**Situación de revista:** Ayudante Diplomado/Becaria CONICET

**Dirección Particular:** Pasteur 340 (CP 7000), Tandil, Provincia de Buenos Aires  
[valepalavecino@yahoo.com.ar](mailto:valepalavecino@yahoo.com.ar)

**Dirección Institucional:** CESAL-FCH-UNCPBA, Pinto 399 (CP 7000), Tandil, Provincia de Buenos Aires, Argentina.

**Título:**

**Surgimiento de poblados al sur de la provincia de Buenos Aires. El ferrocarril y las poblaciones rurales en el partido de Tandil (1880-1955)”**

**Introducción**

La expansión de la frontera a finales del siglo XIX, la incorporación de nuevas tierras al proceso productivo, junto al tendido de la red ferroviaria, fueron creando un nuevo paisaje en la pampa bonaerense. Paralelamente a este proceso, comenzaron a surgir numerosos poblados, en especial en torno a las distintas estaciones ferroviarias.

El ferrocarril modificó la configuración demográfica de la provincia de Buenos Aires, en especial en el ámbito rural y, además, contribuyó a consolidar un vasto proceso de urbanización, que había comenzado en el siglo XVIII con el corrimiento de la frontera en el espacio rural. Sostendremos en este trabajo la idea de que el ferrocarril potencializó el desarrollo de amplias zonas rurales, dando la posibilidad de que surgieran junto a él un sinnúmero de poblaciones, que permitieron el avance del control estatal en esas zonas, y el desarrollo económico social de las mismas.

Así intentaremos mostrar, a grandes rasgos, el surgimiento de poblados rurales en el partido de Tandil a partir del paso del Ferrocarril Sud, entre finales del siglo XIX y las primeras décadas del XX. En tal análisis haremos hincapié en las características diferentes que presentan las distintas estaciones-localidades,

marcando como el desarrollo de éstas obedeció, desde un comienzo, a patrones disímiles de expansión, lo que marcó procesos desiguales de crecimiento (poblacional, político, social y económico). Si bien desarrollaremos en líneas generales las distintas poblaciones que se conformaron en el partido de Tandil, nos centraremos en el caso de la Estación Gardey.

### **La llegada del ferrocarril al partido de Tandil**

Al sur de la provincia de Buenos Aires, el Ferrocarril del Sud extendió sus ramales uniendo los principales centros comerciales, Mar del Plata, Tres Arroyos, Olavarría, Tandil y Benito Juárez.<sup>1</sup> La Estación ferroviaria del partido de Tandil se habilitó al público en 1883 y pertenecía al ramal Ayacucho (véase **Mapa 1.1**). Desde entonces, Tandil contó con una estación cabecera de Partido que se localizó en la ciudad, en tanto que en la zona rural se ubicaron estaciones más pequeñas. Estas permitieron una mejor unificación del espacio, como así también extender la integración fuera de los límites del partido.<sup>2</sup>

Sobre el ramal Ayacucho se construyó la Estación Iraola, que se habilitó al público en agosto de 1883. En marzo de 1885, las estaciones Vela y Gardey, ubicadas sobre el ramal Benito Juárez, comenzaron sus actividades. Sobre el ramal Las Flores, la Estación De la Canal comenzó a operar en agosto de 1891. Alrededor de octubre de 1908, se incorpora la Estación Azucena sobre el ramal Quequén y en diciembre de 1914 se agregó la Estación Fulton. Finalmente, sobre el ramal Azul, entrada la década del '30, se construirá la Estación La Pastora.<sup>3</sup>

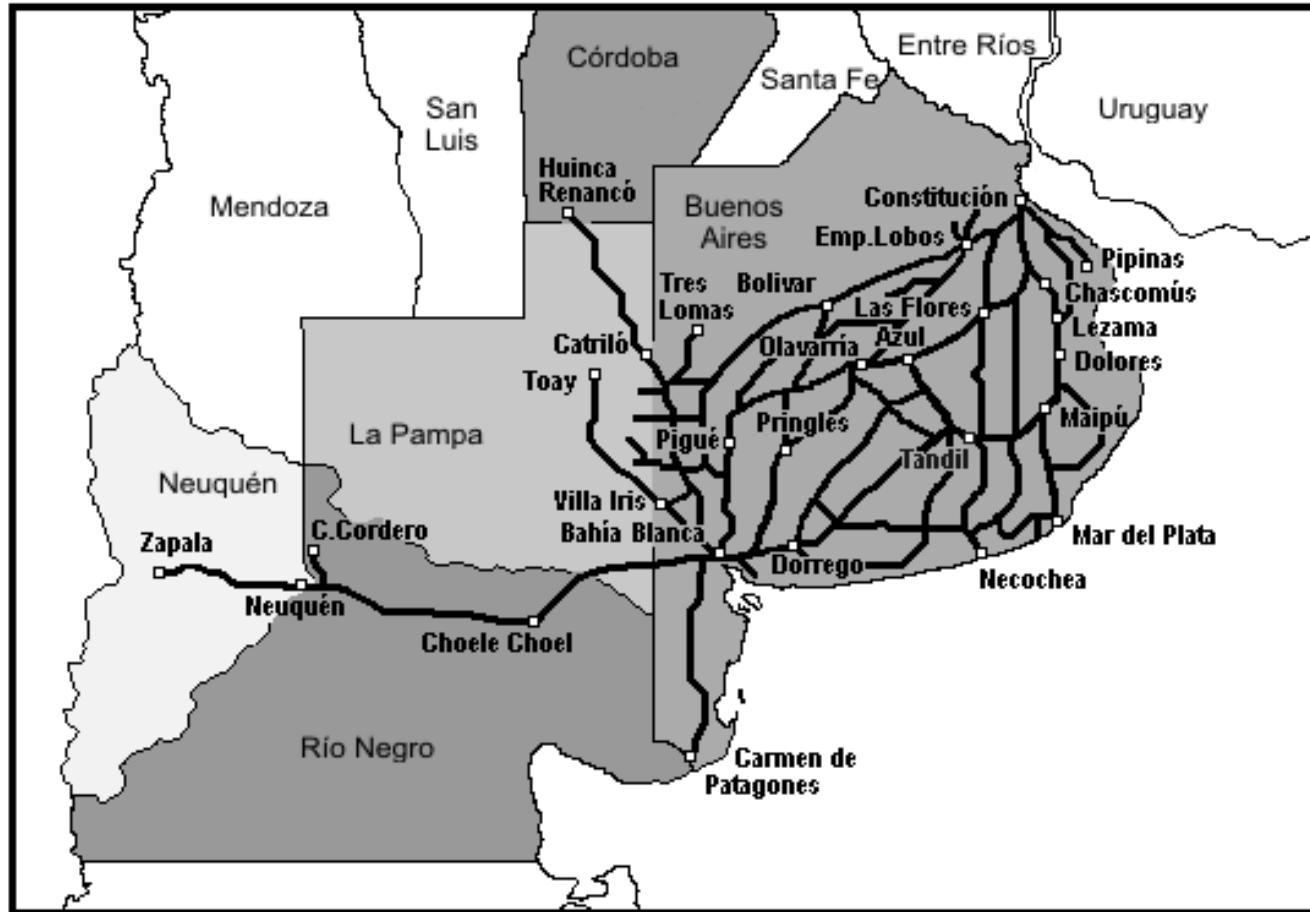
---

<sup>1</sup> Roogind (1937: 91-110).

<sup>2</sup> Sobre el tendido de la red ferroviaria, véase Zaldueño (1974); Cortés Conde (1979), entre otros.

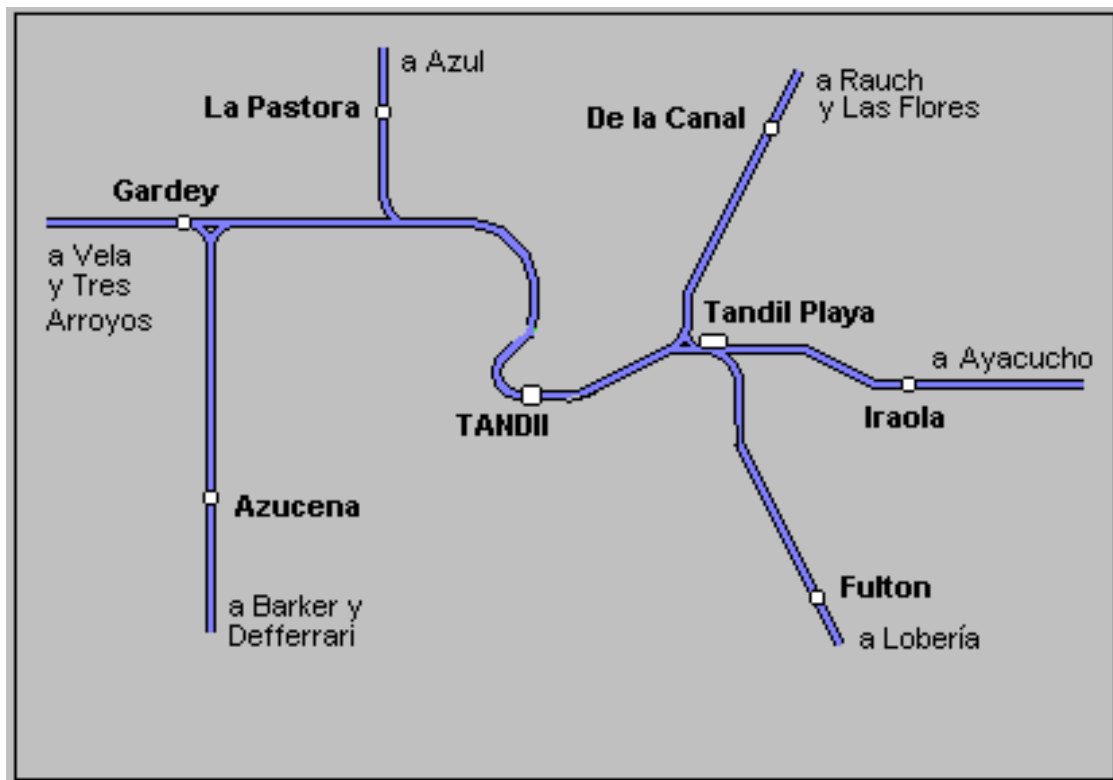
<sup>3</sup> Véase para esta cuestión, *Guía Comercial del Ferrocarril del Sud* [en adelante GCFS], Fontana (1947), Gorraiz Beloqui (1958 y 1978), entre otros.

**Mapa 1.1**  
**Red del Ferrocarril del Sud (1865-1935)**



**Fuente:** Elaboración propia a partir del Plano General de Caminos y Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires (1933).

**Mapa 1.2**  
**Tendido de la red ferroviaria en el partido de Tandil (1885-1935)**



**Fuente:** Elaboración propia.

Las paradas, que se localizaban dentro del partido de Tandil, estuvieron habilitadas tanto para el tráfico de pasajeros como para el transporte de encomiendas y, por supuesto, para los movimientos de cereales y ganado. En los **cuadros 1.1** y **1.2** podemos observar los movimientos de pasajeros y cargas en las distintas estaciones. En líneas generales, estas paradas ferroviarias fueron incorporadas rápidamente por las poblaciones de la zona que las circundaba, ya que se observa tanto un número creciente de pasajeros que utilizaba el servicio, como de toneladas de cargas que se movilizaban a través de las estaciones.

**Cuadro 1.1**  
**Movimiento de pasajeros en las estaciones del Partido de Tandil (1900-1945)**

<b>Año</b>	<b>Despachados</b>							<b>Recibidos</b>						
	<b>Azucena</b>	<b>De la Canal</b>	<b>Gardey</b>	<b>Iraola</b>	<b>La Pastora</b>	<b>Fulton</b>	<b>Vela</b>	<b>Azucena</b>	<b>De la Canal</b>	<b>Gardey</b>	<b>Iraola</b>	<b>La Pastora</b>	<b>Fulton</b>	<b>Vela</b>
<b>1900</b>	*	1.406	2.242	2.420	*	*	24.782	*	1.406	2.147	3338	*	*	4.863
<b>1905</b>	*	1.642	2.756	3.416	*	*	7.339	*	1.556	1.456	3.261	*	*	7.046
<b>1910</b>	917	2.239	2.466	4.490	*	*	9.161	883	2.515	2.355	4.438	*	*	9.243
<b>1915</b>	1.507	2.537	4.890	4.624	*	1.864	12.901	1.418	2.518	4.464	4.504	*	1.657	13.077
<b>1920</b>	980	2.891	5.949	4.651	*	1.702	12.784	1.010	2.314	5.849	4.425	*	1.822	12.532
<b>1925</b>	1.425	3.067	7.444	5.106	*	2.803	14.008	1.549	3.162	7.640	4.228	*	2.898	14.214
<b>1930</b>	919	2.828	4.672	4.642	*	2.019	10.838	1.341	3.023	4.833	4.690	*	2.088	11.914
<b>1935</b>	831	1.208	6.487	2.486	980	1.053	12.832	460	1.677	6.936	2.561	1.008	1.194	13.052
<b>1940</b>	616	1.698	8.112	3.198	1.142	680	17.661	468	1.987	8.388	3.786	1.088	922	17.306
<b>1945</b>	353	1.667	11.727	3.783	1.152	1.332	19.002	358	1.741	12.054	3.885	1.066	1.378	19.172

**Fuente:** Elaboración propia a partir de Estadísticas de Ferrocarriles en Explotación (1900-1945).

**Nota:** S/D (Sin datos).

\* Estación ferroviaria sin habilitar.

**Cuadro 1.2**  
**Movimiento de cargas en las estaciones del Partido de Tandil (1900-1945)**

Año	Despachados							Recibidos						
	Azucena	De la Canal	Gardey	Iraola	La Pastora	Fulton	Vela	Azucena	De la Canal	Gardey	Iraola	La Pastora	Fulton	Vela
<b>1900</b>	*	540	6.655	2.280	*	*	1.352	*	865	881	640	*	*	1.909
<b>1905</b>	*	1.494	9.937	3.056	*	*	6.937	*	1.541	4.082	1.034	*	*	3.707
<b>1910</b>	7.277	6.592	5.212	5.782	*	*	11.134	11.169	2.798	1.834	2.682	*	*	5.448
<b>1915</b>	4.406	3.082	6.138	7.047	*	2.983	9.079	642	2.563	1.371	1985	*	1.038	6.624
<b>1920</b>	6.918	5.225	8.740	4.725	*	2.291	12.674	2.053	1.547	1.864	3.385	*	1.988	5.469
<b>1925</b>	1.898	7.848	16.078	4.951	*	10.508	28.889	1.579	2.307	1.128	2.300	*	2.053	6.232
<b>1930</b>	51.861	7.168	10.997	4.165	*	2.651	39.909	50.801	1.896	1.452	960	*	1.912	6.968
<b>1935</b>	28.740	14.296	8.300	4.277	6.537	7.543	29.111	1.423	1.502	1.214	2.604	828	1.380	S/D
<b>1940</b>	14.057	7.400	9.117	4.272	4.679	3.468	16.987	S/D	2.179	987	1.836	1.400	1.543	4.068
<b>1945</b>	19.487	7.555	9.907	4.989	4.741	7.051	14.613	4.478	1.340	1.340	1.129	1.114	1.709	3.322

**Fuente:** Elaboración propia a partir de Estadísticas de Ferrocarriles en Explotación (1900-1945)

**Nota:** S/D (Sin datos).

\* Estación ferroviaria sin habilitar.

Si consideramos el movimiento de pasajeros y carga de las distintas estaciones, podemos observar que las estaciones Vela y Gardey mantuvieron, durante todo el período considerado, la preeminencia e, incluso se distanciaron claramente del resto en cuanto a montos transportados. Creemos que esta situación está marcada por las características de las explotaciones productivas que se desarrollaban en las zonas aledañas, el tipo y tamaño de éstas, como así también la aptitud del suelo, que permitió una variada producción de cereales, tubérculos y oleaginosas con altos rendimientos.

Es importante remarcar el protagonismo que el ferrocarril tuvo hasta la década del '30 en el radio de influencia de las estaciones. Esta situación se observa en un aumento constante del transporte tanto de cargas como de pasajeros, y no sólo desde, sino también hacia el medio rural. Este escenario sufrirá modificaciones a partir de 1930, ya que luego de la crisis de 1930 los niveles de movimientos (cargas y pasajeros) difícilmente recuperarán los valores precedentes. Para el caso del transporte de pasajeros, se observan sólo dos casos excepcionales, las estaciones Vela y Gardey, que en torno a 1945 alcanzaron niveles superiores a los marcados en 1925, no sucediendo lo mismo con las cargas que movilizaban en los vagones.

Esta situación nos permite observar la centralidad del ferrocarril en las primeras tres décadas del siglo XX, en su doble función de transportar cargas diversas y pasajeros, y de conectar puntos distantes entre sí. Esto nos da la posibilidad de visualizar, además, su capacidad de inserción al interior del territorio de la provincia de Buenos Aires, que atravesaba constantemente y como así también el dinamismo que generaba a su paso.

El ferrocarril, por un lado, modificó la configuración demográfica de la provincia, en especial en el ámbito rural, y por otro, contribuyó a consolidar un vasto proceso de urbanización que había comenzado en el siglo XVIII con el corrimiento de la frontera en el espacio rural.<sup>4</sup> Sin embargo, con posterioridad a 1930, su protagonismo comenzó a resquebrajarse y se sumergió en una tendencia constante al estancamiento.<sup>5</sup> Este proceso de auge y decadencia está íntimamente ligado al propio transitar de numerosos pueblos de frontera, que crecieron a medida que el riel avanzaba.

---

<sup>4</sup> Tartarini, 2007:455.

<sup>5</sup> Véase para esta cuestión, Alvarez (1986), Ayala y Gette (2007), Ballent (2008), Tartarini (2007), entre otros.



Sostenemos aquí la idea de que el ferrocarril potencializó la zona rural, dando la posibilidad de que surgieran aglomeraciones poblacionales a su paso. En el partido de Tandil, podemos visualizar claramente dos desarrollos disímiles de estaciones-localidades que se configuraron en torno a las estaciones ferroviarias entre finales del siglo XIX y las primeras décadas del XX. El primero, estaría representado por las estaciones Iraola, De la Canal, Azucena, Fulton y La Pastora, y el segundo ejemplificado por María Ignacia (Estación Vela) y Gardey, el cual denota una clara planificación. Veamos a grandes rasgos el tipo de desarrollo de estas distintas localidades para poder visualizar las similitudes y diferencias entre ambos.

A continuación describiremos brevemente cada estación para luego concentrarnos en el desarrollo particular de la Estación Gardey.<sup>6</sup>

### *El surgimiento de estaciones ferroviarias*

La estación Iraola, o la localidad<sup>7</sup> Iraola, como se conocerá con el pasar de los años, fue la primera estación del partido, habilitada en agosto de 1883, su nombre hace referencia a los propietarios de los campos sobre los que se construye la estación. La población<sup>8</sup> se ubicó en los campos aledaños, ya que en inmediaciones de la estación no se llevó a cabo ningún parcelamiento oficial o estatal con objeto de fundar un pueblo como sí sucedió en los casos de las estaciones de Vela y Gardey. Más allá de esta cuestión, en torno a la estación se levantaron espontáneamente algunos edificios de tipo familiar o con finalidad comercial, lo que estimuló a la población rural no sólo a utilizar a los servicios del ferrocarril, sino también para satisfacer otras necesidades como el abastecimiento de distintos artículos necesarios para la vida cotidiana.

La población que se nucleaba en inmediaciones de la estación consiguió rápidamente servicios primordiales, tales como un destacamento policial, factor indispensable para el mantenimiento del orden en la campaña.<sup>9</sup> Sin embargo, recién en 1934 comenzaron a realizarse las primeras colectas entre los vecinos con el objeto de

---

<sup>6</sup> La descripción del desarrollo de las estaciones ferroviarias, la hemos logrado a partir de la consulta de: Fontana (1947); Gorraiz Beloqui (1958 y 1978); Guzmán (1988, 1998 y 1999); *Nueva Era (1922-1955) Nueva Era, Bodas de Oro (1919-1969)*; *El Eco de Tandil, 90 Aniversario (1972)*; *El Eco de Tandil 100 años (1982)*.

<sup>7</sup> Localidad es el término que utiliza la administración pública para referirse a estas poblaciones, por ejemplo, el Registro Nacional de las Personas.

<sup>8</sup> Lamentablemente no contamos con datos precisos sobre la población rural existentes al momento de levantarse la estación ferroviaria, esta situación se da también para las restantes estaciones.

<sup>9</sup> *GCFS (1935: 324)*.

construir un edificio para el destacamento policial.<sup>10</sup> Iraola también contó con una estafeta postal y un servicio de telégrafo ubicados en la estación ferroviaria. Además, se crearon dos escuelas primarias provinciales: la Escuela N° 23, que se ubicaba en cercanías de la estación ferroviaria, y la Escuela N° 18 que se localizaba en el Paraje “El Mosquito”. Otra institución de renombre en la comunidad fue la Asociación Belgrano de Fomento Regional, creada en 1929 con el objeto de trabajar para las necesidades de la comunidad: escuela, deportes, caminos, destacamento policial, etc.<sup>11</sup> En lo que a deportes se refiere la población se identificó con el club Amigos Unidos de Iraola, un club que nucleaba preferentemente a los vecinos que se sentían atraídos por el fútbol.<sup>12</sup>

La estación Vela<sup>13</sup> y su poblado, María Ignacia, presentó un desarrollo con diferentes matices si lo comparamos con el resto de la estaciones (exceptuando Gardey). El inicio del poblamiento se dio entre 1896 y 1910 momento en que se produjo el loteo masivo de solares, quintas y chacras. Este proceso recibió un impulso decisivo con la entrega, en arrendamiento, de buena parte de las tierras por parte de los grandes propietarios<sup>14</sup> que circundaban la estación.<sup>15</sup>

En unos pocos, años la localidad fue adquiriendo características de progreso notorio que la llevaron a diferenciarse del resto de las localidades del partido. Funcionaron en ella dos establecimientos educativos: la Escuela Infantil N° 13<sup>16</sup> creada en 1891, y la escuela Primaria N° 17 en 1906.<sup>17</sup> Luego del centenario, llegó a la comunidad el Registro Provincial de las Personas; además, se designaron los terrenos para el Cementerio Municipal y se instalaron las oficinas de Correo<sup>18</sup> y Telégrafo de la Nación. En 1912 se crearon el Juzgado de Paz<sup>19</sup> y el Telégrafo Provincial.<sup>20</sup> Además, es

---

<sup>10</sup> *Nueva Era*, 8 de diciembre de 1934.

<sup>11</sup> Fontana (1947); *Nueva Era*, 11 de junio de 1931.

<sup>12</sup> *Nueva Era*, 11 de junio de 1931.

<sup>13</sup> Un nombre hace referencia a los propietarios de los campos donde se construye la estación ferroviaria.

<sup>14</sup> Véase para esta cuestión Reguera (2006).

<sup>15</sup> Araya y Ferrer, 1994: 42.

<sup>16</sup> En el año 1944 este establecimiento educativo no había podido construir un edificio propio, lo que ocasionaba innumerables inconvenientes para una correcta instrucción de su alumnado. Recién en 1946 se aprobó el proyecto de construcción del edificio escolar y en marzo de 1948 se colocó la piedra fundamental del edificio (*Nueva Era*, 10 de junio de 1944, 10 de octubre de 1946 y 12 de marzo de 1948).

<sup>17</sup> Esta institución tampoco contó con un edificio propio, lo que llevó a que se desplazara continuamente buscando una construcción acorde con sus necesidades (*Nueva Era*, 24 de enero de 1928 y 26 de septiembre de 1928).

<sup>18</sup> (*Nueva Era*, 27 de diciembre de 1922; 7 de noviembre de 1928; 2 de agosto de 1929 y 22 de diciembre de 1929).

<sup>19</sup> Uno de los primeros alcaldes fue Enrique Zumárraga. Posteriormente, ocuparon el cargo Rogelio Pico, Juan Bertin, Pedro Taranto, entre otros (*GCFs*, 1920: 441; 1922: 441; 1935: 333; 1936: 323; 1947: 359; *Guía Comercial Ferrocarril Sud Oeste y Midland [en adelante GCFsOM]*, 1938: 357 y *Nueva Era*, 22 de octubre de 1929).

de destacar que la localidad contó tempranamente con un delegado designado por el municipio de Tandil que atendería los problemas de la comunidad.<sup>21</sup> Esta dependencia municipal funcionó en las mismas instalaciones donde se encontraban el Juzgado de Paz, el Registro Civil y la Sub comisaría.<sup>22</sup> Estas instituciones no escaparán a las reiteradas críticas y reclamos por parte de los vecinos, que buscaban un mejor desempeño de sus funcionarios públicos.<sup>23</sup>

Entre las décadas del '20 y del '30 la fisonomía del poblado tuvo nuevos cambios. Se construyó una Usina Eléctrica, que en su primer año de funcionamiento había generado importantes dividendos,<sup>24</sup> a ello debemos sumarle la construcción del edificio de la Delegación Municipal, que se inauguró durante el período del delegado Juan Bertin (h)<sup>25</sup>; el matadero municipal<sup>26</sup> y una sucursal bancaria, que cubrió importantes necesidades de la comunidad.<sup>27</sup>

En lo que tiene que ver con la salud de la población, ésta contó con una sala de primeros auxilios municipal que permitía la atención de una persona por vez, ya que poseía sólo una cama; tenía también una ambulancia tracción a sangre. Este servicio resultaba insuficiente para la población del lugar, por ello la comunidad bregaba por la creación de una “verdadera sala de auxilio” para los más pobres.<sup>28</sup> Los servicios médicos complementaban con la asistencia médica particular de facultativos que vivían en la comunidad.<sup>29</sup> Con la idea de atender las deficiencias sanitarias y otras que necesitan

---

<sup>20</sup> Araya y Ferrer, 1994: 48-49.

<sup>21</sup> El primer delegado de María Ignacia fue Ernesto Johnson quien entró en funciones el 20 de enero de 1920 (Araya y Ferrer, 1994: 60). En años posteriores le continuaron Aquiles Rifé; J. Vetuano (Delegado Interventor); Enrique Flores; Bautista Lassalle; Felipe Buron; Ángel Córco Saloni, entre otros, (*Nueva Era*, 12 de Marzo y 20 de agosto de 1923; 23 de agosto y 18 de septiembre de 1923; 5 de octubre de 1923; 1 de mayo de 1927; 22 de octubre de 1928); 17 de junio de 1931; 7 de marzo de 1944).

<sup>22</sup> *Nueva Era*, 21 de agosto de 1923.

<sup>23</sup> *Nueva Era*, 15 de junio de 1927; 17 de enero de 1928; 22 de octubre de 1928; 17 de agosto de 1929; 22 de octubre de 1929; 6 de junio de 1946 y 9 de septiembre de 1946.

<sup>24</sup> *Nueva Era*, 22 y 23 de febrero de 1921. Durante todo el período estudiado, el servicio brindado tuvo serias deficiencias. Estas fueron reflejadas en la prensa local. Véase *Nueva Era*, 25 de septiembre de 1933; 20 de marzo de 1940; 1 de febrero de 1941; 10 de marzo de 1945; 20 de noviembre de 1947 y 23 de abril de 1951; *El Imparcial*, 14 de abril de 1935.

<sup>25</sup> *Nueva Era*, 4 de marzo de 1932.

<sup>26</sup> Para esta cuestión, véase, Araya y Ferrer (1994); *Nueva Era*, 31 de junio de 1927; 2 de septiembre de 1933; 13 de agosto de 1936; 10 de marzo de 1945 y 20 de marzo de 1948; *El Imparcial*, 2 de febrero de 1939.

<sup>27</sup> *Nueva Era*, 1 de junio de 1936; 17 de septiembre de 1936; 16 de noviembre de 1936; 12 de enero de 1937; 13 de abril de 1937; 26 de agosto de 1937; 20 de diciembre de 1937; 7 y 15 de enero de 1938.

<sup>28</sup> *Nueva Era*, 20 de abril de 1936 y 3 de octubre de 1938.

<sup>29</sup> Para esta cuestión, véase, *Guía Comercial de la Republica Argentina de Pablo Bachs* [en adelante GCRAPB], 1918:644; *GCFs*, 1920: 441; 1936: 323; *GCFsOM*, 1938: 357; 1948: 358.

pronta respuesta, se creó la Sociedad Vecinal de Fomento, integrada por miembros de las distintas instituciones de la comunidad.<sup>30</sup>

Finalmente, en 1944 se produjo la apertura de una clínica médica privada. Este servicio médico ofrecía una amplia sala de operaciones, sala de esterilización y rayos X, laboratorio, ocho camas para internación y otras dependencias que permitían atender a pacientes ambulatorios.<sup>31</sup> Años más tarde, la localidad alcanzaría el anhelo de un hospital público.<sup>32</sup>

En lo que a instituciones culturales se refiere, no faltaron las representaciones de la colectividad italiana, española y francesa, como tampoco las bibliotecas populares como las bibliotecas “José Ingenieros” y “Vélense”, perteneciente ésta última al Centro Velense. La música estuvo presente también a través de las academias de piano de las señoras María T. de Cosoli, María Errea Ylincheta y Dominga Yacaruso de Morello. El deporte tampoco fue ajeno a la vida de la comunidad, destacándose el Club Velense, el Rivadavia Foot-bal Club, el Club Social, el Juventud Agraria y Juventud Unida.<sup>33</sup>

Además, en la comunidad se editaron varios periódicos; sin embargo, ninguno logró afianzarse como tal. Los que más se recuerdan son “El Imparcial” y “El Herald. Aún así, es importante destacar que ningún otro poblado de la campaña tandilense tuvo su propio periódico.<sup>34</sup>

El desarrollo que había alcanzado el poblado hacia finales de la década del '30 hizo surgir, entre sus habitantes, la idea de que era posible la autonomía política; idea que no era nueva, ya que había surgido a principios de siglo, produciéndose así varios movimientos que buscaban la eliminación de la tutela de la ciudad cabecera de Tandil. A pesar de que estos movimientos no alcanzaron sus objetivos, los debates que en el poblado y en la propia ciudad de Tandil se desarrollaron, marcan claramente la diferencia existente entre este núcleo poblacional y los restantes del partido.<sup>35</sup>

---

<sup>30</sup> *Nueva Era*, 29 de mayo de 1936; 20 de julio de 1943; 28 de Julio de 1943; 30 de agosto de 1943.

<sup>31</sup> *Nueva Era*, 8 de mayo de 1944.

<sup>32</sup> En octubre de 1958 se inauguraba el Hospital Enrique Rodríguez Larreta (*El Eco del Tandil*, 20 de octubre de 2008).

<sup>33</sup> Véase, *GCFS*, 1922: 441; 1930: 273; 1936: 333; 1947: 359; 1948: 359; 1949: 359; *GCFSOM*, 1938: 358; 1948: 359; *Nueva Era*, 30 de octubre de 1942.

<sup>34</sup> *Nueva Era*, 8 de agosto de 1929.

<sup>35</sup> Para esta cuestión, véase, Araya y Ferrer (1994) y *Nueva Era*, 19 y 24 de noviembre de 1928; 26 de enero de 1929; 11 de marzo de 1929; 8 y 10 de abril de 1929; 10 de enero de 1945 y 17 de febrero de 1945.

La estación De la Canal, se construyó sobre tierras que pertenecían a Victorino De la Canal.<sup>36</sup> Es un caso de desarrollo muy similar al que describimos para el de Iraola. Esta estación fue creada en agosto de 1891. Contó con instituciones básicas tales como la escuela N° 15 y una estafeta postal, que se localizaba, como veremos también para el caso de Gardey, en el local de algún comerciante dispuesto a ceder un espacio para ese servicio. Las firmas Suárez Hermanos,<sup>37</sup> Macaya Hermanos y Cia.<sup>38</sup> y Lazarte Hermanos se hicieron cargo de este servicio en distintos momentos. El teléfono público llegó recién en 1979, a pesar de haber sido gestionado desde 1952.<sup>39</sup> En lo que respecta al deporte, se creó el Club Girado que no solo tuvo un equipo de fútbol, sino también una sede social.<sup>40</sup> Además, si se descendía en la estación, se podían contratar autos y también hospedarse en las cercanías.<sup>41</sup>

Entrada la década del '40, se sumó al servicio de tren el transporte de colectivos, que estuvo a cargo de la empresa "La Paz". Esos ómnibus conectaban la ciudad de Tandil, la Estación De la Canal y la Estación Egaña, terminando su recorrido en la ciudad de Rauch, para luego realizar el camino inverso.<sup>42</sup>

Azucena, es otra de las estaciones del partido de Tandil, a donde llegó el ferrocarril en octubre de 1909. Allí no se llevó a cabo ninguna delimitación del espacio en manzanas, sino que la población existente se ubicó en los alrededores de la estación ferroviaria. En los comienzos, la infraestructura con la que estaba dotada la estación fue suficiente para cubrir las necesidades de los productores que concurrían a ella. Pero con el correr de los años, los reclamos de los chacareros se hicieron sentir: bregaban, fundamentalmente, por la necesidad de construir y ampliar los galpones de almacenamiento y despacho de cereales existentes.<sup>43</sup>

La localidad contó con un servicio de mensajería, auto galera, que realizaba el trayecto desde Barker<sup>44</sup> a Tandil todos los días con intermediaciones en Azucena, en

---

<sup>36</sup> *Anuario Nueva Era, Bodas de Oro, 1919-1969* (1969: 107).

<sup>37</sup> *GGRAPB* (1918:175).

<sup>38</sup> *GCF SOM*, 1938: 345.

<sup>39</sup> *Nueva Era*, 12 de noviembre de 1952.

<sup>40</sup> *Nueva Era*, 17 de mayo de 1927.

<sup>41</sup> *GCF SOM*, 1938:346.

<sup>42</sup> *Nueva Era*, 2 de septiembre de 1940.

<sup>43</sup> *Nueva Era*, 27 de noviembre de 1929. Es importante considerar que las mejoras que no llegaron con anterioridad a la crisis de 1930, no se concretaron con posterioridad a ella, porque las empresas ferroviarias dejaron de invertir en el servicio.

<sup>44</sup> La estación Barker se encuentra en el partido de Benito Juárez y se construyó sobre el mismo ramal de Estación Azucena.

donde las paradas obligadas eran las casas de comercio de Basilio Magret y Rabanal Hermanos y Cía.<sup>45</sup> El destacamento policial estuvo a cargo de un agente y, por supuesto, no faltó el telégrafo, como así tampoco la estafeta postal en la casa de negocio de algún comerciante de la zona.<sup>46</sup> La escuela N° 20 nucleó a la comunidad educativa y, en torno a ella, se organizó una comisión que tuvo por objeto trabajar para cubrir las necesidades de dicho establecimiento<sup>47</sup>. En lo deportivo, Azucena Junior fue el representante del fútbol local y el Centro Recreativo Azucenense, un espacio en el que toda la familia podía disfrutar de diferentes actividades.<sup>48</sup>

La Estación Fulton,<sup>49</sup> creada en diciembre de 1914, reunió servicios variados, entre ellos podemos marcar un destacamento policial, una estafeta postal, que funcionó, como en los casos anteriores, en los negocios más concurridos de la estación.<sup>50</sup> Los servicios prestados por la estafeta postal fueron complementados con un servicio privado de mensajería. Su propietario, J. Zumpano, salía de Fulton los días martes, jueves y sábado rumbo a Tandil en su auto-galera, combinando su servicio con los trenes que partían de la estación central rumbo a Constitución.<sup>51</sup>

En lo que respecta a la estructura edilicia de la estación ferroviaria, a poco más de diez años de haberse puesto en funcionamiento, necesitaba una reestructuración. Sus usuarios reclamaban mejoras en los servicios que brindaba a los productores de la zona, en especial en lo referido al almacenamiento de cereales, situación en la que se remarcaba el mal estado de los galpones y la necesidad de ampliarlos<sup>52</sup>. Este escenario marca, por un lado, el crecimiento productivo de la zona que se ubica en las inmediaciones de la red ferroviaria,<sup>53</sup> y por el otro, la incapacidad de la empresa o la falta de interés para atender las demandas de sus clientes.

---

<sup>45</sup> *GCFS*, 1930: 267.

<sup>46</sup> *GCFSOM*, 1938: 434.

<sup>47</sup> En 1932, la comisión directiva de la cooperadora escolar estaba compuesta por: presidente Raimundo Bustos; tesorero: Ildefonso Rabanal; secretaria Elvira Rifé; vocales: Filiberto Leveau, Antolín Sánchez y Juan Bidauri (*Nueva Era*, 5 de mayo de 1932).

<sup>48</sup> *GCFS*, 1930: 276.

<sup>49</sup> Su nombre recuerda al mecánico norteamericano Roberto Fulton inventor de los buques a vapor (*Anuario Nueva Era, Bodas de Oro, 1919-1969* (1969: 107).

<sup>50</sup> En el Almacén de Ramos Generales de la Viuda de Sarasti (*GCFS*, 1930: 266) y en la Casa de Negocio de Ciriza y Cía. (*GCFS*, 1936: 325).

<sup>51</sup> *GCFS*, 1930:266.

<sup>52</sup> *Nueva Era*, 4 de noviembre de 1929.

<sup>53</sup> *Nueva Era*, 13 de diciembre de 1926.

En lo educativo, la Escuela Provincial N°10 cubría las necesidades de formación de la comunidad hasta tercer grado. En lo deportivo, se destacan los Clubes de fútbol “Atlético Fultense” y “Unión Fultense”.<sup>54</sup>

La Pastora<sup>55</sup> fue la última estación ferroviaria que se incorporó al partido de Tandil, a principios de la década de 1930. En cuanto a la estructura que se consolidó a partir de la estación ferroviaria, no se observan mayores diferencias con el resto de las estaciones: tenía un destacamento policial, una escuela provincial,<sup>56</sup> servicio de telégrafo que funcionaba en la estación y estafeta que se encontraba en el almacén de ramos generales de Vicente Matteo.<sup>57</sup> A La Pastora también llegaban con regularidad los micro-ómnibus, este servicio era cumplido por la Empresa “El Rápido”, que paraba en esta localidad cuando realizaba el trayecto entre las ciudades de Tandil y Azul.<sup>58</sup> En lo deportivo la población pudo elegir entre el club La Pastora<sup>59</sup> y el Club Atlético La Boca, ambas entidades contaron con campo de deportes.<sup>60</sup>

### *Un estudio de caso: la Estación Gardey*

Como decíamos más arriba, en pocos años las vías atravesaron el partido de Tandil rumbo a Benito Juárez. El kilómetro 356 estaba reservado para la instalación de una estación que se denominará en un comienzo Estación Pilar (en referencia a la estancia que poseía Pilar López de Osornio en las inmediaciones del lugar)<sup>61</sup> y luego Estación Gardey<sup>62</sup> (en referencia a los antiguos propietarios de los campos sobre los que se construyó la Estación ferroviaria) (véase **Imagen 1.1**), allí se instaló la Estación Gardey en marzo de 1885. Los campos donde se construyó la estación Gardey, 37 hectareas propiedad de la viuda de Pedro Vela fueron vendidos al Ferrocarril Sud (Miglionese, 2003: y Dipaola, 2003: 104).

<sup>54</sup> No se ha podido establecer si ambos funcionaron paralelamente o uno precedió al otro (GCFS, 1930: 266 y 1936: 325).

<sup>55</sup> Según Guzmán (1998: 122-123), “[...] debe su denominación al rango comarcano de la estación “La Pastora” y a su dueña, Pastora Castaño de Molina”.

<sup>56</sup> La escuela N° 30 consiguió, después de muchos pedidos de la asociación cooperadora, que las autoridades escolares se hicieran eco de sus necesidades y le construyeran un edificio. Sin embargo, las nuevas instalaciones no serían suficientes para cubrirlas ya que sólo se construyó un aula (Nueva Era, 10 de julio de 1947).

<sup>57</sup> GCFS, 1936: 323; GCFSOM, 1938:343. Este comerciante no escapó a las críticas del vecindario, que sostenía que el servicio no se cumplía debidamente (Nueva Era, 19 de diciembre de 1936).

<sup>58</sup> Nueva Era, 24 de abril de 1936.

<sup>59</sup> A esta institución se la conecta directamente con el almacén de ramos generales de Vicente Matteo (GCFSOM, 1938: 343).

<sup>60</sup> GCFSOM, 1938: 343.

<sup>61</sup> La Estación Pilar fue habilitada al público el 9 de marzo de 1885; véase Miglione (2003: 65).

<sup>62</sup> Este cambio de nombre se produjo en 1895 (Ibid).

La estación Gardey está ubicada a 30 kilómetros de la ciudad de Tandil, sobre el ramal ferroviario Buenos Aires-Bahía Blanca, como marcáramos más arriba. Su instalación por parte del Ferrocarril del Sud, obedeció, fundamentalmente, a su avance hacia el interior de la frontera. Si bien Gardey ya estaba integrada a la red troncal ferroviaria, en 1908 nació el ramal a Cooper, llamado de "Las Calaveras", compuesto por las estaciones Azucena, Barker, La Negra, Claraz, Juan N. Fernández, Lumb y Cooper, que continuaba luego por Ramón Santamarina, Energía, Cristiano Muerto y Orense, entre otras estaciones, terminando en el puerto de Bahía Blanca, al sur de la Provincia de Buenos Aires. De esta manera, la estación Gardey se vincula a todas las estaciones del partido de Tandil, además de quedar conectada directamente a los principales puertos de la provincia (véase **Mapa 1.1**).

Cuando se construyó la Estación Gardey aún no existía el centro urbano. Para ello hubo que esperar hasta 1913, cuando, en nombre de Pablo Guglieri, se presente la solicitud de fundación de un centro de población en terrenos de su propiedad (situados sobre la estación del Ferrocarril Sud), ubicados en el cuartel VI del Partido de Tandil. Esta rodeado por los arroyos Chapaleofú grande y chico. El trazado original para la instalación de la población contaba, según el mapa catastral del año 1920, con un total de noventa y seis manzanas (de las cuales, en la actualidad, sólo existe un 40% pobladas) (véase **Mapa 1.3**), veintiún quintas y catorce chacras.

Pablo Guglieri, “[...] sin duda conocía la zona, avizoraba el potencial de esa línea ferroviaria (Ferrocarril Sud), y a la vez comprendía perfectamente su ubicación estratégica sobre la misma que se encontraba una estación ferroviaria solitaria, sin urbanización a su alrededor siendo este un factor que habrá tenido muy en cuenta para decisión.”<sup>63</sup> En este sentido, la fundación del nuevo pueblo era promocionada como la de “un nuevo pueblo ubicado en una de las zonas más feraces de la provincia, rodeada de una campaña rica y próspera y prestigiado con todo el impulso que es capaz de darle su fundado (sic) está llamado a ser un gran centro de población, donde la propiedad duplicará su valor año tras año y donde los adelantos implantados serán verdadero (sic) atractivo (sic) para los nuevos pobladores.”<sup>64</sup> Sin duda, el nuevo pueblo no escapó a la fuerte especulación inmobiliaria que se venía dando desde finales del siglo XIX, donde los rematadores no dudaban en acudir a todo tipo de fabulaciones y artilugios

---

<sup>63</sup> Miglione, 2005: 80.

<sup>64</sup> Miglione, 2005: 9.



para incentivar la compra de lotes ubicados siempre sobre las “rutas de los ferrocarriles y los tranvías”.<sup>65</sup>

Desde sus comienzos, Estación Gardey nucleó a la población de sus alrededores, ya que aún no existía un pueblo cercano. Este hecho ha obstaculizado que podamos establecer con justeza su población, especialmente para mediados de 1915. Existe otra limitación para estimar el número de habitantes de la campaña, ya que el Cuartel VI, a diferencia del resto de los cuarteles del partido de Tandil, presentaba dos estaciones ferroviarias de consideración, Gardey y Vela. Así, al consultar el censo de 1914, por ejemplo, no pudimos establecer qué población se ubicaba en uno u otro espacio, como tampoco cuál era el porcentaje que correspondía netamente a los residentes de la campaña.

Sin embargo, contamos con algunos índices estimativos, medianamente confiables. En 1909, la población urbana de la Estación Gardey rondaba los 40 habitantes,<sup>66</sup> en 1921 había alcanzado los 380.<sup>67</sup> Esta tendencia ascendente de la población entre 1910 y 1921 es comparable con la que experimentó el conjunto del partido, donde pasa de 34.062<sup>68</sup> habitantes en 1914 a 40.677 en 1921.<sup>69</sup>

La población creció tanto en la campaña como en la planta urbana y este incremento paulatino modificó la propia estructura edilicia de la estación ferroviaria. Se pasó así de tener un sólo edificio para la atención de pasajeros y encomiendas menores, a la construcción y ampliación de galpones para almacenar los cereales (silos) y corrales para contener la hacienda antes de que esta emprendiera el viaje hacia su destino final.<sup>70</sup> Es interesante remarcar que el material utilizado para la construcción de estos galpones provenía de la Estación Luisa, ya que los galpones allí habían sido levantados por no considerarlos necesarios. Después de una evaluación del área circundante a esa estación (básicamente la evolución de los sembrados) el Ferrocarril Sud concluyó que la cantidad

---

<sup>65</sup> Tartarini, 2007: 457.

<sup>66</sup> *Guía General del Comercio, la Industria y las Profesiones* (1909).

<sup>67</sup> Gorraiz Beloqui, 1978: 84.

<sup>68</sup> Tercer Censo Nacional de 1914.

<sup>69</sup> Gorraiz Beloqui (1979:84). La población se distribuyó de la siguiente manera: ciudad de Tandil, 25.386 habitantes; Iraola, 1.706; Vela, 3.783; Azucena, 892; De La Canal, 614; Fulton, 569; Gardey 378, y zona rural 7.343.

<sup>70</sup> *Ferrocarril del Sud*, Expediente N° 20929 (1898), N° 028852 (1922), N° 023447 (1922), N° 028059 (1928) y N° 016095 (1933).

de hectáreas sembradas había disminuido, situación contraria a lo que se observaba en Estación Gardey.<sup>71</sup>

La circulación constante de pasajeros que se movilizaban por los andenes de la estación obligaba a que ésta se adecuara a ese movimiento. Los usuarios de la estación solicitaban que se construyera una plataforma adicional entre las dos vías que permitiera el asenso y descenso de los trenes en condiciones más adecuadas y sin correr riesgos, en especial, en determinados momentos del día cuando se superponía la presencia de distintos trenes (el que llegaba de Olavarría y el que salía de Tandil para Benito Juárez).<sup>72</sup>

El vecindario de la localidad seguía solicitando mejoras en la estación, entre ellas su iluminación, en especial en la noche<sup>73</sup>. Los pobladores argumentaban que la estación intensificaba cada vez más su actividad y, en ese sentido, debía estar acorde con “[...] *los progresos edilicios y de todo orden, en las diversas manifestaciones de sus actividades, deben estar a tono con la creciente prosperidad del pueblo que ya ha dejado de ser un villa*”.<sup>74</sup> Los pedidos continuaron,<sup>75</sup> hasta que, aproximadamente un año después, la empresa anunció que, debido a las condiciones económicas por las que estaba atravesaba la empresa en particular y el país en general, no sería posible dotar a la Estación Gardey de ese servicio.<sup>76</sup> Un tiempo después, esa situación fue solucionada gracias a la intervención de la municipalidad, que se hizo cargo de iluminarla con lámparas a kerosene.<sup>77</sup>

### **Mapa 1.3** **Casco urbano de la Estación Gardey (1920)**

---

<sup>71</sup> Ferrocarril del Sud, Expediente N° 028852 (1922).

<sup>72</sup> Nueva Era, 7 de agosto de 1933.

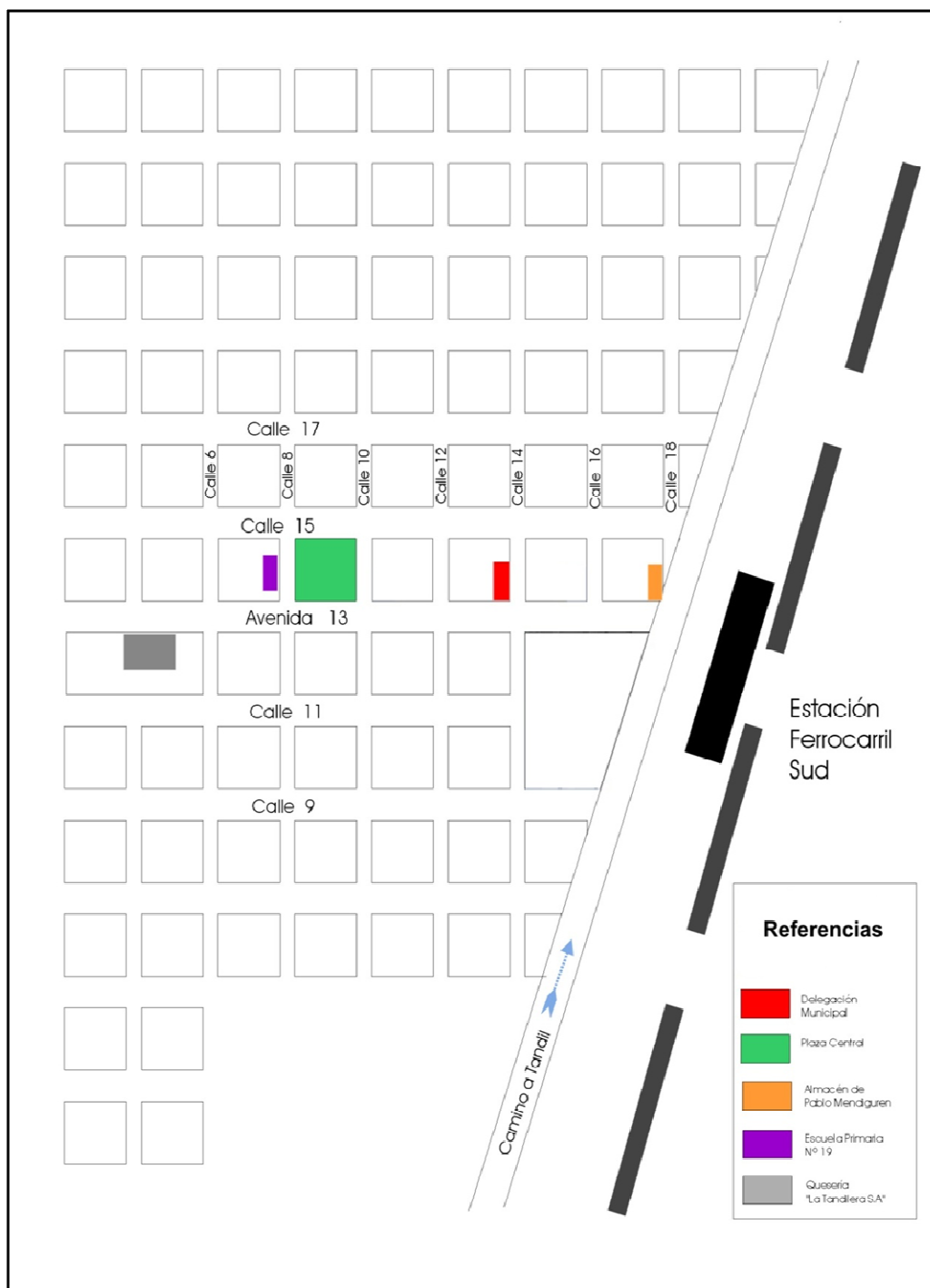
<sup>73</sup> Ferrocarril del Sud, Expediente N° 016095 (1933).

<sup>74</sup> Nueva Era, 28 de julio de 1932.

<sup>75</sup> Nueva Era, 5 de mayo de 1933.

<sup>76</sup> Ferrocarril del Sud, Expediente N° 016095-C.L. 145/G6 (1933); Nueva Era, 15 y 16 de mayo de 1933.

<sup>77</sup> Nueva Era, 1 de septiembre de 1933.



**Fuente:** Elaboración propia a partir del *Mapa de la Planta Urbana de Gardey, 1920*.

El vecindario de la localidad también contó con un servicio de ómnibus para trayectos más cortos que los recorridos por la red ferroviaria. En abril de 1926 comenzó un servicio diario de ómnibus entre la ciudad cabecera del Partido de Tandil y la Estación Vela, con una parada obligada en Estación Gardey.<sup>78</sup>

<sup>78</sup> *Nueva Era*, 19 de abril de 1926.

Al mismo tiempo, hubo cambios importantes en la estructura administrativa del Estado, que si bien se hicieron más visibles en la ciudad, también fueron significativos en la campaña, en especial en los poblados rurales que crecieron en torno a las estaciones de trenes<sup>79</sup>. Así, el establecimiento de la ley y el orden en la provincia de Buenos Aires, la doble consolidación del estado nacional y provincial y el comienzo del régimen municipal, significó para estos poblados que se fueran configurando estructuras cada vez más complejas que hicieron posible el “control del Estado” sobre los mismos, siendo la administrativa una de ellas. Esta estaba representada por las delegaciones municipales que tenían a su cargo varias tareas.<sup>80</sup> Gardey contará con este tipo de administración recién a partir de la década de 1930;<sup>81</sup> en el período anterior estuvo bajo la administración directa de la cabecera.

La administración de la justicia en estos pueblos no fue más allá de la conformación de destacamentos policiales encargados de mantener el orden en la campaña. Así, la seguridad policial de la zona quedó a cargo de un agente que residía en la localidad, aunque no se contaba con un edificio propio.<sup>82</sup> La situación se mantuvo sin cambios hasta que uno de los comerciantes más prósperos del lugar, Pablo Mendiguren, emprendió el proyecto de construcción del edificio del Destacamento Policial, iniciativa que fue bien recibida por el jefe policial de la provincia, Laureano Algañaras<sup>83</sup>. Unos años más tarde, Francisco Vulcano encaró un proyecto similar para dotar al Destacamento de un automóvil que facilitara el desempeño de los agentes de policía<sup>84</sup>.

El viejo almacén “Las Horquetas”<sup>85</sup> de los hermanos Gardey, ubicado a espaldas de la estación ferroviaria, que a principios de siglo había emergido como el único edificio de la zona, pronto dejó de ser la única construcción que dominaba el paisaje. Hacia 1914 se instaló en frente del Almacén de Ramos Generales de Pablo Mendiguren

---

<sup>79</sup> Estos pueblos pueden ser considerados urbanos o semi-urbanos, característica que está dada más por sus funciones que por su magnitud demográfica.

<sup>80</sup> Entre las que se pueden contar la recaudación correspondiente a las patentes comerciales, la elevación de pedidos y solicitudes de la población al Concejo Deliberante, la obtención de permisos para realizar tertulias, etc., etc.

<sup>81</sup> El primer delegado municipal del que se tiene conocimiento es Francisco Maohaurat (*GCFS*, 1936: 322).

<sup>82</sup> Entre los agentes que estuvieron prestando servicio en la localidad, pueden mencionarse a: Martín Carabajal, Domingo Fúlias, Alfonso Monzón, Ceferino Rodríguez, Damián Troncoso, Teodoro Zlatef, Vicente Liberato, Carlos Lezama, Cabo Primero Miño, Elías Morel (*Nueva Era*, 27 de diciembre de 1932 y 30 de diciembre de 1932).

<sup>83</sup> En el mes de agosto de 1922, se inician entre los vecinos de la comunidad, las colectas para llevar adelante el proyecto. No se ha podido establecer si ese proyecto logró concretarse o si se trató del actual edificio (*Nueva Era*, 26 de agosto de 1922).

<sup>84</sup> *Nueva Era*, 2 de julio de 1929.

<sup>85</sup> El almacén funcionó hasta 1913.

(véase su emplazamiento en el **Mapa 1.3**). Lentamente, y en especial en la década de 1920, comenzaron a instalarse diferentes comercios en el casco urbano de Gardey. Esto había sido precedido por la construcción de numerosas viviendas.

La instalación de la Escuela de Provincia N° 19<sup>86</sup> en la planta urbana, y la construcción de su edificio, significó uno de los primeros servicios educativos a los que accedió la comunidad de Gardey (véase su emplazamiento en el **Mapa 1.3**). Desde su creación, la escuela contó con un ciclo básico de primero a tercer año destinado a los alumnos de la zona. En el año 1932, a partir de las gestiones realizadas en forma conjunta por las autoridades de la escuela y la asociación cooperadora, representada en la persona de José Guerrero, la Dirección General de Escuelas aprobó la creación del cuarto grado que contó con 30 alumnos en su curso.<sup>87</sup> La labor de la institución fue apoyada por una Asociación Pro-Fomento de la Escuela N° 19 “Martín Miguel de Güemes” y la Sociedad “Ensayos”.<sup>88</sup>

Junto a la escuela surgió otra institución central para el desarrollo de la población y ligada a ésta de manera directa: la Biblioteca escolar “Domingo Faustino Sarmiento”, cuyo objetivo fue contribuir al fomento de la lectura y educación de los niños que concurrían a la escuela. La comunidad local recibió con beneplácito a esta institución que fomentaba la cultura y, en ese sentido, colaboró para dotarla de lo necesario: fundamentalmente libros, además de mapas laminas, etc. e incluso se recibieron fondos donados por distintos miembros de la comunidad, para que la comisión los destinara al fin que creyera más conveniente.<sup>89</sup>

Otras instituciones educativas que funcionaron en la localidad fueron el Instituto Rivadavia de Enseñanza Superior, a cargo de José A. Roumieux, incorporado luego a la Universidad Popular de Tandil, y en el cual se dictaban clases preparatorias, nivel comercial y superior. Además se impartían clases de lengua (francés e inglés), pudiendo los alumnos también tomar clases de pintura y dibujo.<sup>90</sup> En el mismo espacio funcionó el Conservatorio de Música D`Andrea.<sup>91</sup> En lo que respecta al dictado de oficios, se destaca la academia de corte y confección de M. Calvo de Otero y la de Elisa V. de

---

<sup>86</sup> La escuela se creó el 1 de septiembre de 1914 (Expediente de Creación 2101/914).

<sup>87</sup> *Nueva Era*, 2 de marzo de 1929 y 18 de marzo de 1932.

<sup>88</sup> Institución fundada en 1929 con el objetivo de colaborar con ésta (*Nueva Era*, 16 de noviembre de 1929).

<sup>89</sup> *Nueva Era*, 14 de septiembre de 1932 y 8 de abril de 1938.

<sup>90</sup> *Nueva Era*, 9 de abril de 1935; GCFS, 1936: 322; 1947: 358, 1948: 355 y 1949: 355.

<sup>91</sup> *Nueva Era*, 9 de abril de 1935.

Manera. Además, en 1937 se da la apertura de la Academia Singer a cargo de la María Morreli.<sup>92</sup>

La salud era otra preocupación de la comunidad, en especial si consideramos que esta iba creciendo con rapidez: *no hay médico, ni farmacia ni recurso alguno en ese sentido*, versaba una editorial de la prensa local en el año 1932.<sup>93</sup> Para cubrir estas necesidades se propuso la creación de un dispensario, especialmente destinado al sector más pobre de la comunidad, que tenía serias dificultades para movilizarse fuera del pueblo a fin de atender a sus dolencias. El emprendimiento estuvo encabezado por Francisco Vulcano y rápidamente se sumaron otros miembros de la comunidad. Las gestiones fueron exitosas, ya que muchos vecinos aportaron dinero para la compra de muebles, alquiler del local, etc. Además, el Dr. José María Esquerdo<sup>94</sup> se comprometió a atender gratuitamente el dispensario durante varios días a la semana.<sup>95</sup> La sala de primeros auxilios se inauguró oficialmente el 1 de septiembre de 1934 y funcionó en un establecimiento ubicado frente a la plaza central.<sup>96</sup>

Otro servicio con el que contó la comunidad fue el telégrafo, que funcionaba en las instalaciones del Ferrocarril del Sud,<sup>97</sup> y una Estafeta Postal, que adoleció de problemas edilicios, ya que dependió de la cesión que algún comerciante pudiese hacer de sus instalaciones. El problema es que no lograba la categoría de Oficina de Correo, lo que le permitiría sortear dicha dificultad. Pablo Mendiguren, Miguel Risso<sup>98</sup> y los hermanos Vulcano, fueron algunos de los comerciantes que se hicieron cargo en distintos momentos del servicio para evitar que éste desapareciera.

En lo que hace a la línea telefónica, para la década del '20 ésta aún no había llegado a la localidad, sólo contaban con este servicio unos pocos estancieros de la zona. Este servicio tampoco había llegado a la localidad de Vela, que presentaba mayor

---

<sup>92</sup> *Nueva Era*, 13 de abril de 1937.

<sup>93</sup> *Nueva Era*, 6 de mayo de 1932.

<sup>94</sup> Además del Dr. Esquerdo concurrían a la localidad otros médicos, como Del Valle que atendía en el Hotel Bilbaño, propiedad de Francisco Mendiguren. Con anterioridad a estos facultativos el Dr. Andrade ejerció la medicina en la localidad, ocupándose gratuitamente de la salud de los pobres (*Nueva Era*, 12 de setiembre de 1929 y 30 de setiembre de 1933).

<sup>95</sup> *Nueva Era*, 6 de mayo de 1932; 22 de octubre de 1932.

<sup>96</sup> *Nueva Era*, 24 de julio de 1934 y 8 de noviembre de 1934. En 1948, por iniciativa del diputado Villaverde, la sala fue dotada con los nuevos adelantos de la ciencia (*Nueva Era*, 2 de Agosto de 1948 y 5 de octubre de 1948).

<sup>97</sup> *GCF S* (1920: 441).

<sup>98</sup> Miguel Risso se hizo cargo de la Estafeta Postal el 4 de noviembre de 1922 (*Nueva Era*, 4 de noviembre de 1922).

desarrollo que Gardey<sup>99</sup>. Hubo que esperar hasta 1952, que fue cuando luego después de numerosos pedidos y reclamos a la Unión Telefónica del Estado instaló una oficina pública que estuvo a cargo del Sr. Nicolás Mendiguren al momento de su inauguración. La llegada de este servicio es visualizado como un “[...] *acontecimiento realmente auspicioso para la comodidad y progreso del vecindario, además de permitir un acercamiento entre los centros rurales y las ciudades*”.<sup>100</sup>

Por su parte, la llegada del alumbrado público también se hizo esperar. Recién en 1928 se hizo efectivo un convenio entre la municipalidad de Tandil y un concesionario privado, Pablo Gargani<sup>101</sup>, para que la población de la planta urbana accediera al alumbrado público y a la electricidad en sus hogares. Al comienzo, el servicio era limitado y el usuario debía esperar una hora antes de que entrara el sol para poder contar con luz, situación que se modificaría cuando el concesionario tuviese asegurado el treinta por ciento de la venta de energía mensual<sup>102</sup>. Sin embargo, en contra de lo que se preveía (el gradual aumento del servicio de alumbrado público para la población), en 1933 el Concejo Deliberante del Municipio de Tandil restringió el servicio. La Usina de Gardey suspendió el servicio en los hogares y suprimió varias luminarias en el poblado. Estas medidas se sustentaban, en opinión de la comuna, en que había que disminuir el gasto público.<sup>103</sup> Esta situación ponía en riesgo la continuidad de la concesión que tenía el Sr. Hilario Brumana; a ello había que sumar los continuos problemas en el alumbrado público.<sup>104</sup> El valor que los vecinos pagaban por el servicio también ocasionaba más de un reclamo, como así también la falta de combustible para las turbinas de generación de electricidad, lo que provocó la suspensión del servicio en más de una ocasión.<sup>105</sup>

Paralelamente a este desarrollo de la infraestructura del pueblo, se fueron configurando diversos ámbitos de sociabilidad. En lo deportivo aparecieron diversas agrupaciones orientadas generalmente al fútbol: Tiro Federal, Club Orlando Tenaglia, Los Colonos, Gardey Football Club, Club Racing de Gardey, Club Ferroviarios de

---

<sup>99</sup> La población de Vela, que para estos años alcanzaba casi los 3.000 habitantes, envió continuos reclamos a la Unión Telefónica para poder contar con este servicio (*Nueva Era*, 4 de octubre de 1922).

<sup>100</sup> *Nueva Era*, 12 de noviembre de 1952.

<sup>101</sup> La usina será luego transferida a José Hilario Brumana. Y a finales de 1940 la concesión estará a cargo de Quinto Bartolacci. En 1947 fue puesta en venta. (*Nueva Era*, 24 de febrero de 1931 y 7 de octubre de 1947; GCFS, 1947: 358; 1948: 358; 1949: 355).

<sup>102</sup> *Nueva Era*, 18 de febrero de 1928.

<sup>103</sup> *Nueva Era*, 1 de septiembre de 1933.

<sup>104</sup> *Nueva Era*, 16 de julio de 1934.

<sup>105</sup> *Nueva Era*, 3 de marzo de 1943.

Gardey y San Martín, entre otros, muchos de ellos de vida efímera.<sup>106</sup> Algunas se organizaban circunstancialmente para participar en ciertos partidos y luego desaparecían, aunque su actividad solía ser muy intensa: rara vez pasaba un domingo sin que alguno de estos equipos se enfrentara a algún foráneo, acontecimiento que se iniciaba con un almuerzo campestre y se coronaba con una tertulia para agasajar a los visitantes.

El Centro Recreativo Gardey tenía como objetivo realizar reuniones sociales asiduamente. Las fechas patrias o las romerías nunca eran desaprovechas para reunir a la población, y su fin último, además de entretener a los concurrentes, era reunir fondos para las distintas necesidades de la comunidad. Este centro también solía organizar otro tipo de actividades, como sucedió en noviembre de 1931, cuando invitó *“a sus asociados a una excursión al establecimiento de campo Las Horquetas del Sr. Cinque donde se podrá disfrutar de un día de campo y de algunos números de atracción”*<sup>107</sup>.

La confitería “La Querencia” fue otro lugar de reunión para los parroquianos. En su local no sólo se llevaban a cabo tertulias danzantes, sino que también solían ofrecerse proyecciones de cine. En torno a este espacio surgió un cuadro filantrópico denominado “Unión y Arte La Querencia”, que ofrecía variadas propuestas para entretener a los concurrentes<sup>108</sup>.

Hasta aquí hemos podido observar cómo lentamente el paisaje que rodeaba a la estación Gardey se fue modificando, no sólo desde un punto de vista demográfico sino también con edificios que se iba sumando, y las diversas instituciones que iban imprimiendo una clara diferenciación en el poblado. El recorrido, si bien descriptivo y detallado por momentos, ha tenido por objeto marcar las particularidades en el desarrollo del poblado, a partir de su estación ferroviaria. En este proceso fue fundamental el loteo en las cercanías de la estación.

### ***Estaciones-localidades: hacía una diferenciación***

Hasta aquí hemos expuesto a grandes rasgos cómo se fue configurando el espacio rural tandilense a partir de la llegada del ferrocarril. Las estaciones ferroviarias no fueron erigidas

---

<sup>106</sup> Las únicas agrupaciones que lograron mantenerse y sobrevivir a los años treinta, llegando hasta la actualidad, fueron el Club Racing de Gardey y el Club Ferroviarios de Gardey.

<sup>107</sup> *Nueva Era*, 11 noviembre de 1931.

<sup>108</sup> Monólogos, poemas, fragmentos de obras teatrales, etc. (*Nueva Era*, 29 de noviembre de 1931).



con el objeto de que en su entorno se asentara población, sin embargo, su instalación imprimió sus notas y modificó el paisaje social de la campaña.

En líneas generales, las estaciones del partido fueron rápidamente incorporando un conjunto de instituciones y servicios que no dependían de si existía o no un poblado cercano, aunque si se nutrió de población ubicada en los campos aledaños. Sin esta población rural, diseminada en el radio de influencia de las estaciones, las modificaciones que marcáramos a partir de la construcción de las paradas ferroviarias no se hubieran dado.

El Estado se hizo presente a partir de dos instituciones básicas: el destacamento policial, que ejerció el control en la campaña convirtiéndose no sólo guardián sino también en garante de un cierto orden; y la escuela, que buscaba educar a los individuos dispersos en la campaña y alejados de la ciudad cabecera, lo que resultaba bastante difícil de controlar por las condiciones del medio. Las comunicaciones estaban dadas por el telégrafo, que se instalaba en la estación ferroviaria y dependía de la empresa Ferrocarril Sud, y por la estafeta postal que permitía la circulación de la correspondencia. Estos procesos, se acompañaron del surgimiento de entidades deportivas y sociales, que intentaban satisfacer diversas necesidades de la comunidad.

A estas alturas, podemos sostener que, en un comienzo, el impacto de la instalación de estaciones ferroviarias en el medio rural y el papel del Estado en ese desarrollo fue homogéneo para todo el partido. Así las estaciones-localidades, nacidas a partir de la llegada del ferrocarril, surgían dentro de un patrón común de desarrollo, sin embargo, las trayectorias se distanciarían en varios puntos. En esta parte final, intentaremos marcar las razones de esas divergencias.

Ello nos ha llevado ver dos tipos de desarrollo. El primero, que, como ya marcamos, corresponderían a las estaciones de Iraola, De la Canal, Azucena, Fulton y La Pastora, que surgieron sin planificación alguna. Es importante remarcar que, a excepción de Iraola y De la Canal, el resto de las estaciones se levantaron con posterioridad a 1910, situación que puede haber influido negativamente en cuanto a los “momentos posibles” de consolidar estructuras de organización más complejas. A esto deberíamos sumar el hecho de que no se da una diagramación del espacio inmediato a la estación con intención de fundar un pueblo. Situación que *a priori* marcaría una diferencia importante en cuanto al desarrollo de una estructura administrativa. Sin pueblo no se establece una delegación municipal ni se construyen centros de salud que atiendan las necesidades de la población.

Al segundo grupo de estaciones, corresponden María Ignacia Vela y Gardey. Dos estaciones que trascendieron los límites de la estación, convirtiéndose en centros poblados. Estos no se levantaron sobre tierras del Estado, ni por su accionar, sino que dependió de la iniciativa individual de personas con intereses concretos que llevaron adelante un proyecto con una envergadura más que importante. Cuando esos pueblos se erigieron, llevaban funcionando, como estaciones ferroviarias un tiempo considerable. Estas dos estaciones surgieron simultáneamente en el tiempo, se ubicaron sobre el mismo ramal, y la distancia entre una y otra era tan sólo de unos escasos 20 kilómetros, encontrándose sobre los límites del cuartel VI.

La organización institucional que se desarrollo en estas estaciones se complejizó en función de una población más numerosa, comprendiendo la ubicada en el casco urbano y la que se encontraba fuera de él. En este sentido, las delegaciones municipales emergieron, como respuesta, desde la ciudad cabecera, para cubrir las necesidades de esas poblaciones y para consolidar el control fiscal sobre ellas. Por otro lado, la justicia aparecía como otro elemento central ya que se debían controlar los delitos (el abigeato y la alta conflictividad, debido al alcohol) y ofrecer seguridad a los vecinos.

En estas estaciones también sobresale un conjunto de instituciones educativas, culturales y deportivas que, en el caso de Vela y Gardey, han crecido en número considerable, a fin de cubrir las necesidades de un número creciente de personas y satisfacer las exigencias de una población con características diferentes de las que vive en el poblado: propietarios, arrendatarios, trabajadores rurales, comerciantes, profesionales, etc. Esto se debe a que vivir en estas “nuevas poblaciones” significaba tener acceso a una forma y a un tipo de vida diferentes. Los habitantes de estos pueblos buscaban vivir de forma diferente a la que tenían en la zona rural, ya que les permitía acceder a una sociabilidad distinta. Todo esto, se desarrollaba sin estar muy claros los márgenes de estas localidades que no permitían marcar a ciencia cierta dónde comenzaba el campo y dónde terminaba el pueblo.

Ahora bien ¿por qué en algunas estaciones de ferrocarril surgieron pueblos que crecieron y progresaron y en otras no? En el partido de Tandil, la respuesta a esta pregunta estaría relacionada, en primer lugar, a los emprendimiento particulares, es decir, a la iniciativa y acción de algunos individuos que visionaron sobre la posibilidad de fundar un pueblo (emprendimientos que podían resultar exitosos o no). En segundo lugar, las características naturales que pudieron haber tenido un rol importante en la proyección de estos pueblos. Entre estas características cabe destacar la aptitud del suelo y un promedio de lluvias

óptimo, que permitían rindes importantes, tanto para la agricultura como para la ganadería. Esos suelos, además, se encontraban bañados en sus inmediaciones por los arroyos Chapaleofú Grande y Chico. Y en tercer lugar, el comportamiento de ciertos hombres que fueron con su accionar diario, los pilares que le dieron vida a estas localidades, convirtiéndolas en centros poblacionales que, con la generación de diversas actividades, le imprimieron dinamismo propio a las zonas rurales en las que se erigieron.

Los protagonistas de este proceso fueron estancieros, arrendatarios, trabajadores rurales, comerciantes, profesionales, etc., que, con su labor permitieron que se desarrollaran estas poblaciones y que además se mantuvieran en el tiempo.

### **Fuentes**

#### **Cartografía**

- *Mapa Catastral del Partido de Tandil*, Pueblo Gardey, Planta Urbana, Sección Chacras y Quintas, 1920.
- *Mapa Planta Urbana de Gardey* (1920).
- *Plano General de Caminos y ferrocarriles de la provincia de Buenos Aires*, 1933.

#### **Fuentes primarias**

- *Diario Nueva Era* de Tandil (1920-1955)
- *Anuario Nueva Era , Bodas de oro* (1919-1969)
- *Anuario El Eco de Tandil, 90 aniversario* (1972)
- *Anuario El Eco de Tandil 100 años* (1982)
- *Ferrocarril del Sud*, Expediente N° 20929 (1898), N° 028852 (1922), N° 023447 (1922), N° 028059 (1928) y N° 016095 (1933).

#### **Fuentes editas**

- *Guía General de la República Argentina* de Pablo Basch, Buenos Aires, Ed. Basch, Pablo, 1918.
- *Guía Comercial del Ferrocarril del Sud*, Buenos Aires, Ferrocarril del Sud, 1920-1922- 1936, 1937, 1946, 1948, 1949.<sup>109</sup>
- *Guía Comercial del Ferrocarril del Sud, Oeste y Midland*, Buenos Aires, Ferrocarril Sud,Oeste y Midlan, 1937,1938, 1946, 1948.
- **Ministerio de Obras Públicas**: Estadísticas de los Ferrocarriles en Explotación, Ministerio de Obras Públicas de la Nación y Dirección General de Ferrocarriles (1895-1945), Buenos Aires, Talleres Gráficos del Ministerio de Obras Publicas.
- Tercer Censo Nacional de la República Argentina, 1914.

### **Bibliografía**

- **Alvarez, Norberto (1986)**: “Intereses sectoriales e intervención del estado en el origen de la red caminera argentina 1930-1943”, en *Anuario IHES*, N° 1, Tandil.
- **Araya, José María y Eduardo Ferrer (1994)**: *La región del Chapaleofú*, Independencia, Tandil
- **Ayala, Javier y Santiago, Gette (2007)**: “Historia del camino y los transportes en la Pampa Territoriana”, en M. S. Di Liscia, A. M Lassalle y A. Lluch (co-

<sup>109</sup> A partir de 1949, con la nacionalización de los ferrocarriles, la guía pasó a denominarse: Guía Comercial General de los Ferrocarriles General J. A Roca y General Domingo F. Sarmiento.

edición): *Al oeste del Paraíso. La transformación del espacio natural, económico y social en La Pampa Central (siglo XIX-XX)*, Miño y Dávila-Universidad Nacional de La Pampa, Buenos Aires.

- **Ballent, Anahi (2008):** “Ingeniería y Estado: la red nacional de caminos y la obras publicas en la Argentina, 1930-1943” en Historia, Ciencias, Saude-Manguinhos, v.15, N° 3, julio-septiembre, Rio de Janeiro.
- **Cortes Conde, Roberto (1979):** *El Progreso Argentino*, Sudamericana, Buenos Aires.
- **Fontana, Osvaldo (1947):** *Tandil en la Historia*, Talleres Gráficos Vitullo, Tandil.
- **Gorraiz Beloqui, Ramón (1958):** *Tandil a través de un siglo*, Talleres Gráficos J. H. Matera, Buenos Aires.
- **---- (1978):** *Crónicas del Tandil ayer*, UNCPBA, Tandil.
- **Guzmán, Yuyú (1985):** *Las Estancias de Tandil*, T. I , Librerías Sarmiento, Buenos Aires.
- **----- (1998):** *Las Estancias de Tandil*, T. II, Librerías Sarmiento, Buenos Aires.
- **----- (1999):** *El país de las estancias*, Emecé Editores, Buenos Aires.
- **Reguera, Andrea (2006):** *Patrón de Estancias. Ramón Santamarina: una biografía de fortuna y poder en la pampa*, Eudeba, Buenos Aires.
- **Rogind, William (1937):** *Historia del Ferrocarril Sud*, Ferrocarril Sud, Buenos Aires.
- **Tartarini, Jorge D. (2007):**”Arquitectura ferroviaria en la provincia de Buenos Aires” en López, M. y J. Walddell (Comp.) *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviario*, Fundación del Museo Ferroviario-Lumiere, Buenos Aires.
- **Zalduendo, Eduardo (1974):** *Libras y Rieles. Las Inversiones Británicas para el Desarrollo de los Ferrocarriles en la Argentina, Brasil, Canadá e Indias Durante el Siglo XIX*, El Coloquio, Buenos Aires.